Nr. 2. Kraków, dnia 15 kwietnia 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Alleluja!

Nie z banalnem życzeniem „wesołych“ świąt stajemy dziś przed Wami, lecz z chęcią skorzystania z uroczystego nastroju, w jakim znajduje się podczas świąt Wielkanocnych każda myśląca jednostka ludzka. W maszy-[illegible] zawodowej pracy zaprzęgnięte, z dnia na [illegible]ień żyją tysiące i tysiące ludzi pracy. Świt goni do zajęcia, wieczorem zaś opada ręka znużona, milknie myśl po wysiłku całodziennym, człowiek pragnie już tylko spoczynku, lub bezmyślnej często rozrywki. Ci co z rozpaczą próżniaków mówią o nudach, nie wiedzą nawet o tem nigdy, że miliony ludzi łakną nieraz dwóch trzech godzin wolnych, aby ożywić umysł i serce czemś wyższem nad codzienną, ciężką robotę.

Czy tak być **musi**? Czy rzeczywiście cały postęp ludzkości, czy wysiłki mędrców i geniuszów, czy wynalazki i ulepszenia nie mają [illegible]użyć **w pierwszym rzędzie** do po[illegible]rawy doli całej klasy pracującej, do tego, [illegible]by w milionach ludzi zniszczyć zahukanego, [illegible]pego niewolnika, a wskrzesić w nim **czło[illegible]ieka — obywatela!**

Przecież naród, w którym ogromna więk[illegible]zość nie żyje umysłowo, nie postępuje na[illegible]zód, nie cieszy się ciepłem cywilizacyi i [illegible]ńcem kultury, naród taki jest jakby zamarłym, jak drzewo, na którem tylko pewne gałązki bujnie rosną i okwitają.

Czegoż to nadzwyczajnego dla tej ludzkości żądamy, walcząc jako jej cząstka świadoma i zorganizowana. Przed dwoma tysiącami lat zobaczono cud nad cudami: zmartwychwstanie Boga-Człowieka, zwycięstwo miłości nad gwałtem i obłudą faryzeuszów. Dziś my chcemy tysiącem sił ludzkich, rozumnie i świadomie zastosowanych, nie cudu dokonać, lecz urzeczywistnić te żądania, których słuszności publicznie nikt nawet zaprzeczyć się nie odważy.

Czyż dzwony zwiastujące światu radosną nowinę zmartwychwstania Chrystusowego, nie ogłoszą kiedyś ludziom pracy ich zmartwychwstania z grobu zależności, szykan i tępości duszy, wyrobionej przez nawyknienie do niewoli. Czyż cudem miałaby być sprawiedliwość społeczna, a pustym dźwiękiem skarga tysięcy?

Czyż wiecznie ma piąć się w górę tylko lichota i bezcharakterność?

Faryzeusze grób Chrystusa kamieniem przywalili i straż nadto przy grobie postawili, a zmartwychwstał!...

I nas nie jednym kamieniem, ale tysiącem gróźb, utratą chleba, prześladowaniami i rozterką wewnętrzną w ciemnej [illegible] utrzymać, i nasze dusze frazesem pustym, śmiesznym postrachem i brakiem wolności chcą utrzymać w niewoli i bezmyślności

I ten opór, jaki organizacya kolejarzy na równi z innemi stawia ciemnocie, to cząstka wielkiej pracy nad odrodzeniem całego naszego narodu, i my odrywamy wieko z trumny, w której żywy naród chciano zamknąć na wieki...

Niechaj krzyczą służalcy, że to mrzonki szkodliwe, że zawsze ludzkość pracująca będzie chodziła w kajdanach, niechaj rzucają gromy potępienia na zorganizowanych kolejarzy; to nas nie odstraszy, ani nie odwiedzie od dalszej pracy.

Doprowadzimy kiedyś do tego, że kolejarz, nienależący do organizacyi, będzie karykaturą i dziwolągiem, dojdziemy do tego, że każdy zrozumie, iż w szczęściu wszystkich i jego szczęście się mieścić musi, że praca musi tryumfować i stać się nie służką, lecz wolną panią w wolnem społeczeństwie.

Tysiące westchnień wydobędzie się z piersi ludzi zależnych, przy rozpamiętywaniu tryumfu Chrystusa przed wiekami, nad jego ciemiężycielami. I wiarą głęboką wzbierze niejedno serce, że to co było przed wiekami, powtórzy się, że nastanie owo Królestwo Boże, do którego dąży ludzkość.

Dla żadnej klasy społecznej nie jest symbol chrześcijańskiej Wielkiejnocy tak drogim i podniosłym, jak dla nas, dla tych męczenników pracy, tęskniących do jej wyzwolenia.

Nie przy pełnych stołach, lecz z pełną nadzieją w duszy wołamy światu dzisiaj:

Zmartwychwstał! Alleluja!

Stabilizacya robotników kolejowych.

Niezadowolenie robotników kolejowych z dotychczasowego swego położenia i myśl o poprawie nędznej egzystencyi, nie od dzisiaj się zaczyna. Jeszcze nie było mowy o organizacyach zawodowych, jeszcze robotnik nie znał swego klasowego położenia, a już silny pomruk niezadowolenia przechodził liczne szeregi, a nawet w śmielszych umysłach budził pochop do czynu i reakcyę prze[illegible] wyzyskowi.

Rozgoryczenie, spowodowane lekceważeniem słusznych żądań kolejarzy, było najlepszym sprzymierzeńcem robotników i dawało im poznać ich wspólną dolę i konieczność wspólnej walki. Władze kolejowe i dygnitarze najrozmaitszych stopni przypisywali te wszystkie oznaki niezadowolenia robocie agitatorów i t. zw. podżegaczy. Dzisiaj już każdy widzi śmieszność podobnego twierdzenia i nikt na seryo nie bierze powyższego zdania obrońców porządku społecznego. Nędzna dola robotnika kolejowego, nadmiernie długa praca za śmiesznie niską zapłatę, nieludzkie obchodzenie się przełożonych, a przedewszystkiem ignorowanie dążeń robotników — oto właściwi podżegacze i agitatorowie t. zw. buntu.

Dzisiaj, każdy zdrowo myślący człowiek widzi, że smutne położenie zmusiło samych robotników do organizowania się, dało im do ręki broń solidarności i zawodowej prasy. Robotnik nie potrzebuje żadnego agitatora, samo życie pokaże mu, gdzie ma szukać obrony. Rozpoczęła się poważna walka wszystkich robotników kolejowych z garstką urzędowych powag i protegowanych wielkości. Lecz kiedy robotnicy stawiają żądania, wynikające z samej idei słuszności, kiedy domagają się tego, co im się słusznie należy, zachowanie się władz kolejowych jest tem więcej zastanawiające. Chociaż widzą, że robotnicy żądań swoich nie porzucą, nie uważają nawet za stosowne odpowiadać na nie, owszem, zachowują się tak prowokująco, aby popchnąć robotników do jakiegoś nierozważnego kroku i zyskać w ten sposób pozór dla swego nieludzkiego postępowania. Ale robotnicy pojmują nieco poważniej swoje zadania: wybiorą oni takie sposoby walki, które nietylko umożliwią rozszerzenie działania na wszystkich bez wyjątku robotników kolejowych, ale zapewnią w końcu zwycięstwo. Mają oni organizacyę zawodową, o którą dbać będą bardzo troskliwie.

Musimy się zapytać, czy nie leży w interesie zarządów kolejowych spełnienie żądań robotników przedtem, zanim je trzeba będzie wykonać pod przymusem siły, jaką będzie przedstawiać organizacya?

Czegoż bowiem żądają robotnicy, a co chcą dać władze?

Dzisiejszy robotnik, żyjący w niesłychanej nędzy i najsmutniejszych stosunkach, skoro wskutek nadmiernej pracy, wyczerpania, niedosypiania i ciągłego niebezpieczeństwa prędko się zestarzeje, zostaje z pracy wydalony bez żadnego zaopatrzenia.

Uznaje się go za niezdolnego do pracy i wyrzuca na bruk, na śmierć głodową. Czyż może się komukolwiek wydawać dziwnem, że robotnicy dążą do zmiany tego? czy może kto wątpić, że można było takie traktowanie dłużej znosić? A mimo to postawili robotnicy najumiarkowańsze i najskromniejsze żądania. Domagają się 400, względnie 500 złr. rocznej pensyi, podwyższania płacy zależnie od lat służby i emerytury po 25 letniej służbie z pensyą, jaką się w ostatnim roku pobierało. Nadto zaprowadzenie 9 godzinnego dnia roboczego.

To są wszystkie żądania!

Przeciwko temu żaden uczciwy człowiek protestować nie może. A nawet wtedy, gdyby robotnicy uzyskali najwyższą zapłatę, jeszcze nie będą opływać w dostatki i nie będą spokojni o rodzinę. Jeszcze wiele trosk będzie do zwalczenia, nieraz bieda zaglądnie w oczy. Również choćby osiągnęli 9 godzinną służbę, jeszcze będą więcej się wysilać, niż na to zdrowie pozwala. A że mimo to nie stawiają wyższych żądań, to z tego powodu, że zależy robotnikom przedewszystkiem na tem, aby nie być dłużej zależnym od dobrego humoru i protekcyi przełożonych, którzy dzisiaj mogą wyrzucić robotnika, jeżeli im się niezbyt podoba, — że chcą przedewszystkiem usunąć ten stan, że w razie choroby pobiera się niższe płace, a w razie niezdolności jest się [illegible] na łaskę lub niełaskę zarządów ko[illegible] Ta więc dążność, zdobycia stałych stosunków płacy, zniewoliła robotników do postawienia umiarkowanych żądań. Tem dziwniejszem jest zachowanie władz. Na żądania te nie dają żadnej odpowiedzi, oprócz frazesów, że dobro służby kolejowej leży im na sercu. Przecież nie potrafią zaprzeczyć, że w interesie samej kolei leży, aby robotnik z większym zapasem sił, wypoczęty wstępował do służby! Tymczasem wielki radca Jeitteles i jeszcze większy minister Wittek ignorują te sprawiedliwe dopominania się. Politycy socyalni twierdzą, że przez ustawy normujące wzajemny stosunek kapitału do pracy, zdoła się zażegnać różnice społeczne i przepaść, jaka istnieje między burżuazyą a proletaryatem. Minister Wittek chętnie nazywa się socyalnym politykiem, ministrem reform społecznych. Tymczasem reformy swe zaczyna od tego, że reguluje płace urzędników, pobierających ponad 3000 złr. rocznej pensyi, nędzy zaś i wyzysku tysiący niższych warstw kolejowych nie widzi i widzieć prawdopodnie nie chce w imię tych wyższych socyalno-politycznych zagadnień.

Tak dzieje się na kolejach państwowych. O prywatnych kolejach nie ma co mówić. Robotnicy kolei południowej i towarzystwa kolei państwowych długo jeszcze będą walczyć o swoje żądania. Teraz, kiedy robotnicy rozmaitych towarzystw kolejowych, a także i posługacze i robotnicy dzienni kolei państwowych odbyli zgromadzenia i zażądali energicznie stabilizacyi, zobaczymy co wielki minister odpowie i jak swoje socyalno-polityczne teorye w życiu zastosować zechce?

Robotnicy nie ustaną w walce nigdy. Żądania swe powtarzać będą tak długo, dopóki rząd nie zdecyduje się je przeprowadzić. Rozwój organizacyi zawodowej jest tu najlepszą bronią w tej walce, umożliwia jednomyślne i szybsze postępowanie. Słuszne żądania stabilizacyi są najbliższym na razie programem kolejarzy i pod tem hasłem idą oni obecnie do boju.

Kasa chorych przy kolei państwowej.

Kiedy w r. 1888 rada państwa uchwalała ustawę o zabezpieczeniu robotników przemysłowych na wypadek choroby, rząd zastrzegł sobie (§ 2, 53), że funkcyonaryusze, zatrudnieni przy przedsiębiorstwach rządowych, nie będą podpadali tej ustawie. Ówczesni posłowie, którzy pod naciskiem groźnym ze strony partyi robotniczej udawali „przyjaciół robotniczych“ — zgodzili się na to zastrzeżenie rządowe w tej nadziei, że władze rządowe nie będą traktowały gorzej „swoich“ robotników, aniżeli pierwszy lepszy wyzyskiwacz-kapitalista.

Ale srodze się zawiedli ci, którzy liczyli na życzliwe usposobienie biurokratów austryackich. Dowodem tego statut kasy chorych dla personalu c. k. austryackich kolei państwowych.

Wprawdzie pozornie zdawaćby się mogło, że świadczenia tej kasy nie ustępują w niczem świadczeniom kas chorych powiatowych, jednakże po bliższem zaznajomieniu się dochodzimy do wprost przeciwnego zdania, a mianowicie, że robotnicy kolejowi są gorzej traktowani w czasie choroby, niż robotnicy przemysłowi.

1. Skoro robotnik przemysłowy zachoruje, zgłasza się do powiatowej lub korporacyjnej kasy chorych, gdzie rządzą sami robotnicy (bo im na mocy ustawy to przysługuje). Zarząd robotniczy przyjmuje lekarzy, ustanawia im płace i nadzoruje ich czynności. Lekarz kasy chorych jest bezpośrednio i jedynie od zarządu robotniczego zależnym i przed nim odpowiedzialnym. Lekarz uznaje robotnika niezdolnym do pracy i przepisuje mu lekarstwo wedle uznania. W doborze lekarstw nie jest lekarz związanym żadnemi przepisami. Leczy wedle sumienia i wiedzy i stara się choremu ulżyć jego ciężką dolę.

U nas przy kolei chory musi iść meldować się do naczelnika stacyi, warsztatu, lub bahnmistrza. Tu go czeka pierwsza bura i podejrzliwe wymówki, że mu się robić nie chce, że od służby się wywija, że nie będzie do dekretu podanym, że może być oddalonym albo spensyonowanym, jako niezdatny i leniwy. Ta sekatura bynajmniej nie działa ukajająco na chorego. Po dostaniu kartki idzie kolejarz do lekarza. Lekarz, jeżeli mu czas wolny od praktyki prywatnej pozwoli, bada chorego z pewnem podejrzliwem uprzedzeniem. Jeżeli jest lekko chorym, albo jeżeli choroba jeszcze się nie rozwinęła, albo jeżeli — co się też zdarza — pan konsyliarz jest w złym humorze lub na chorobie się nie poznał, to otrzymujemy polecenie: „do służby zdolny“, albo „uniwersalne“ proszki lub olejek. Dopiero dobrze chory kolejarz zostaje uznanym za chorego. Lekarz kolejowy nie potrzebuje się wcale liczyć z chorym robotnikiem lub jego rodziną, bo on wcale nie jest zależnym od członków kasy, z której płacę pobiera, lecz od dyrekcyi kolei. Lekarz kolejowy nadto nader często nie może zapisywać skutecznych lekarstw, jeżeli są droższe, bo dyrekcya, bez badania przyczyny, udzieli mu nagany za to! Już z góry referent dyrekcyjny przy zielonym stoliku obliczył, ile jest dla kolei warte zdrowie i życie robotnika i jego rodziny. Lekarz kolejowy, który ustawicznie obraca się w towarzystwie wyższych urzędników stacyjnych lub warsztatowych, zlekka traktuje robotnika i nie prędko uzna go chorym, boby „dyscyplina służbowa na tem ucierpiała!“

Wszakże niedawno dzienniki to podniosły, że dyrekcya krakowska odprawiła lekarza kolejowego za to, że ze stanowiska wiedzy lekarskiej zganił nadzwyczajne przeciążenie pracą służby kolejowej.

2. Robotnik przemysłowy może się użalić na lekarza przed swoimi towarzyszami, którzy z wyboru i zaufania zasiadają w zarządzie kasy. Lekarz z tem się liczy i troskliwiej bada chorego — a my kolejarze przed kim mamy się żalić na lekarza? Przed naczelnikiem stacyi, z którym lekarz w karty grywa, czy przed tak zwaną komisyą lokalną, która nie ma żadnej władzy? Czy może pisać zażalenie po niemiecku w drodze służbowej do dyrekcyi? Ależ odpowiedzią stałą na to albo sekatura naczelnika, albo nawet dyscyplinarka „wegen Schmähungen der Vorgesetzten“ (§ 18 pragmatyki), za co grozi wydalenie ze służby.

3. Każdy robotnik fabryczny lub przemysłowy może przeciw lekarzowi, a nawet przeciw zarządowi, skoro mu odmówiono zasiłku w czasie choroby, wnieść skargę przed sąd polubowny, w którym zasiadają wybrani członkowie przez walne zgromadzenie; sąd ten orzeka swobodnie według własnego uznania i sumienia. Wyroki jego nie mogę być przez żadną władzę zniesione, a nawet przez c. k. sąd powiatowy przeciw zarządowi kasy wykonane. Takie prawo ma najgorzej płacony czeladnik. A my kolejarze czy mamy taki sąd? Nie! Czy możemy w razie krzywdy odwołać się do jakiej wyższej władzy? Nie!

Tak więc zdani jesteśmy na łaskę i niełaskę naszych przełożonych i lekarzy, których własną pracą utrzymujemy. Zamiast, aby lekarz był od nas zależnym, jak to rozum nakazuje i jak to ustawa innym ludziom pracy daje, to my jesteśmy zależni od lekarza.

4. Robotnicy przemysłowi sami przez swoich delegatów rządzą się, ustanawiają lekarzy, przyznają sobie wsparcia, załatwiają zażalenia; my nie wybieramy żadnej władzy, któraby miała głos stanowczy w zarządzaniu. Jeżeli prawo dało to innym robotnikom, to dlaczego nas pozbawiono tego prawa? Wprawdzie dla zabawki wybieramy co trzy lata wydział we Wiedniu i lokalne komisye, jednakże instytucye te nie mają żadnego wpływu na tok sprawy, mogą jedynie w pokornej formie wyrazić swoje zdanie, jeżeli wogóle inspektor raczy ich o nie zapytać,

5. Zarządzanie składanemi pieniądzmi podlega w kasach powiatowych publiczn[illegible] kontroli. Osobny wydział, z wyboru poch[illegible]dzący, czuwa nad funduszami kasy, a walne zgromadzenie udziela lub nie absolutoryum zarządowi.

A nam kto składa sprawozdanie z naszych funduszów? Kto nas pyta o zdanie, czy dobrze zarządzano naszym? Gdybyśmy o to zapytali, to by nas „wegen agitationen, welche die Disciplin zu lokkern geeignet sind“ dyscyplinarnie ukarano. Co więc u robotnika przemysłowego jest prawem, to u kolejarza zbrodnią!

Skąd pochodzi ta nierówność w pr[illegible]wach, kiedy są równe obowiązki? Zarząd[illegible] kolejowe chcą na chorych kolejarzach p[illegible] czynić oszczędności. Nie dosyć im wyz[illegible]skiwać zdrowych, pragną jeszcze zrobić [illegible]teres na chorych. Gdybyśmy mieli rów[illegible] z innymi robotnikami prawo zarządu w [illegible]sie chorych, tobyśmy przyjmowali lekar[illegible] po naszej myśli, a zarząd kolei musiał[illegible] opłacić osobnych lekarzy, którzyby wypełniali urzędowe czynności, jak oglądanie przy przyjmowaniu, przy nadawaniu dekretu, przy pensyonowaniu itd.

Dla zaoszczędzenia więc sobie kosztów, pozbawiają nas tych praw, jakie przyznała ustawa wszystkim kategoryom robotników. „Sparsystem über alles“.

Dlatego domagamy się od ministerstwa kolei, aby w drodze rozporządzenia, do czego jest na mocy ustawy uprawnionem, zmieniło statut Kasy chorych dla personalu c. k. kolei państwowych w tym kierunku:

1) Wszyscy funkcyonaryusze przy kolei zatrudnieni podlegają ubezpieczeniu na wypadek choroby.

2. Statut wzorowy dla powiatowych kas chorych wchodzi w zastosowanie przy c. k. kolei państwowej w całej rozciągłości, z zachowaniem nabytych już praw funkcyona-

ryuszów kolei odnośnie do-wyższych świadczeń kasy.

3. Wszyscy funkcyonaryusze kolei mają czynne i bierne prawo wyborcze do zarządu, wydziału nadzorczego i sądu polubownego.

4. Lekarzy i urzędników kasy mianuje zarząd kasy, który załatwia stanowczo wszelkie sprawy pod odpowiedzialnością przed walnem zgromadzeniem delegatów.

Nie jest to żądanie rewolucyjne bynajmniej, lecz wołanie o zrównanie nas co do praw samorządu z innymi zawodami wedle brzmienia ustawy.

Przegląd społeczny.

Niesłusznie posądzony! Prześladowania kolejarzy za zapatrywania polityczne mnożą się ciągle. Nie dzieje się to w jakimś jednym okręgu, ale idzie calą linią i charakteryzuje bardzo dosadnie oświadczenie p. Witteka, który nagle w „Wiener Zeitung“ odzyskuje mowę, przypisuje wydanie znanego okólnika jednej tylko dyrekcyi i chce w ten sposób zrzucić z siebie wszelką odpowiedzialność za ograniczanie praw kolejarzy.

Przejdźmy po kolei wszystkie znane nam ostatnie fakty.

W dyrekcyi praskiej wyszedł znany okólnik p. Palla, a niedawno donosiliśmy, że radca Messerklinger zmusił groźbami pewnego kolejarza do ustąpienia ze stanowiska przewodniczącego Stowarzyszenia A. R. G. V.; analogiczny wypadek zdarzył się w Budziejowicach. — W dyrekcyi Linc, w Loeben, wyrzucono robotnika za „agitacyę“; innym wyznaczono rozmaite kary. Z Gracu przeniesiono męża zaufania aż do Wolfsberg w Karyntyi, a na energiczne protesty i odwołyanie się do uczuć ludzkich — człowiek ten ma liczną rodzinę — odpowiedziano: „dyrekcya nie zna żadnego współczucia“. — W Landeck, dyr. Innsbruck, prześladuje się socyalistów i to na wyraźny, urzędowy rozkaz naczelnika. W Bludenc wyrzucono męża zaufania. Dyrekcya wiedeńska wysłała do starostwa i urzędów gminnych w Horn wezwanie, aby strzegł pilnie tamtejszych socyalistów.

A czyż trzeba wam towarzysze przytaczać nasze galicyjskie przykłady? Wszak utrzymuje się tutaj całą sforę niedżentelmenów do specyalnych poruczeń, przecież ministeryum musi o tem wiedzieć i dostarczać na ten cel środków.

Więc to nie jeden oderwany przykład despotycznych zamachów na wolność obywatelską kolejarzy! To cały system, który swą siłę i śmiałość musi czerpać z jednego, wyższego źródła!

Przecieżby panowie naczelnicy i szefowie nie byli tak źle poinformowani o zamysłach swego ministra, aby wbrew jego woli działali! I dlaczegoż tak nagle i we wszystkich miejscach równocześnie rozsrożył się tem system?

Oto w pragmatyce służbowej, z której p. minister jest tak dumny, jest § 18., który zakazuje „agitacyi“ i „podżegania“. To daje naczelnikom lepszą wskazówkę, niż wszystkie zapewnienia p. ministra o szanowaniu wolności obywatelskiej!

I minister Wittek nie oczyści się gołemi słowami; słowa ulatują, a czyny zostają i świadczą, a świadczą dosadnie przeciwko p. ministrowi i jego „dobrym“ chęciom!

W sprawie okólnika o płacach (Ortsüblichelohn) robotników lonowych. Gdybyśmy nie znali bezradności naszych władz i małego ich sprytu, dziwilibyśmy się interpretacyi, jaką niedawno ministerstwo kolejowe wydało. Interpretacya ta dotyczy niedawno wydanego rozporządzenia, w którem ministerstwo zwraca uwagę przełożonych warsztatów kolejowych, naczelników stacyi itp. aby płace robotników stosowali do ogólnie w danem miejscu przyjętych cen. Do tłumaczenia się zmusiły ministra mowy wypowiedziane na wielu zgromadzeniach, w sprawie okólnika odbytych. Otóż ministerstwo wyjaśnia, że powodem wydania powyższego rozporządzenia były skargi pewnego przedsiębiorcy, który biadał, że w warsztatach kolejowych płaci się robotnikom o wiele lepiej niż w sąsiadującej z warsztami jego fabryce, niż wogóle prywatni przedsiębiorcy płacą. Dalej ministerstwo oburza się na zarzuty, że robotnikom płace obniżono, nigdzie bowiem takiego przypadku nie było. Oto króciótka treść usprawiedliwiań się wysokiego ministerstwa.

My od siebie dodamy trochę więcej. Utyskiwania przedsiębiorcy udowodniały to tylko, że płace u niego były tak liche, tak dalekie od najskromniejszych nawet wymagań, że nie tylko najlepsi robotnicy, ale wogóle kto tylko mógł, stamtąd uciekał i wolał pracować choćby w warsztatach kolejowych, chociaż znaną jest rzeczą, że i w warsztatach kolejowych zapłata nie odpowiada nawet połowie wartości pracy.

Co do tego zaś, że płac nigdzie nie obniżono, my możemy odpowiedzieć podtrzymaniem w całej pełni zarzutu; płace bowiem nowo wstępujących robotników „zredukowano“ do przeciętnie w danem miejscu panujących płac, czyli mówiąc wyraźnie, bez wykrętasów, że je obniżono.

Z powyższego wyjaśnienia robotnicy się tylko dowiedzieli, że ministerstwo idzie ręka w rękę z prywatnymi kapitalistami, że w celu podtrzymania jednego wyzyskiwacza, skazuje setki robotników na nędzę i pogorszenie doli, jednem słowem staje wobec swoich robotników jako obca, wroga strona.

Jest to czyn tak agitatorski, że zawodowy agitator lepszegoby nie wymyślił, uświadamia on robotnika o wiele lepiej, niż setki broszur. Możemy być tylko ministerstwu za to wdzięczni. Robotnik o wiele prędzej pozna swoje stanowisko klasowe i zobaczy we władzy takiego samego wyzyskiwacza, czyhającego na jego pot i łzy, jak to widzi w stosunku innych robotników do ich pracodawców. Udowadnia nam to dalej, że niekoniecznie jeszcze upaństwowienie jakiejś gałęzi przemysłu polepszyć może położenie robotnika. Zorganizowany robotnik ma tylko nieco większą kontrolę nad swą władzą, ale dopóki sam o sobie stanowić nie będzie, dopóki nie zmieni się stosunek pana do niewolnika, posiadającego do obdartego, dopóty nie może spodziewać się lepszej doli. A zmieni się to z całkowitem zorganizowaniem i uświadomieniem proletaryatu, a do uświadomienia tego służy zarówno kulturalna praca oświaty, tak programowe działanie socyalistów, jak i okólniki i wyjaśnienia ministerstwa.

Robotnicy jako członkowie wydziału dla technicznego ruchu kolejowego we Francyi. Na mocy rozporządzenia prezydenta republiki z 17 września 1891 dodano dla pomocy ministrowi dla robót publicznych techniczny wydział, który ma czuwać nad policyą kolejową, bezpieczeństwem służby i w tym kierunku stawiać poprawki i wnioski. Do zakresu działania tego wydziału należy: rozporządzenia co do ruchu, policye na dworcach, rozkłady jazdy, czuwanie nad utrzymywaniem w dobrym stanie materyałów kolejowych, śledztwa w sprawie wypadków i wreszcie propozycye poprawy tego wszystkiego. Oprócz ministra i najwyższych urzędników kolejowych, należało do wydziału 9 dalszych urzędników i 7 osób, obdarzonych zaufaniem zarządów kolejowych, które minister wedle uznania może zamianować. Rozporządzenie prezydenta zmieniło ten dawny skład wydziału, w którym zasiadali obok mianowanych przez ministra urzędników, zastępcy największych towarzystw kolejowych i w własnej sprawie decydowali, w ten sposób, że odtąd mają być wybierani nie przez przedsiębiorstwa kolejowe, ale osoby, znające się na kolejarstwie, bez względu, czy należą czy nie do personalu kolejowego. Dalsze, bardzo znamienne zarządzenie wprowadzono rozporządzeniem z 9-go stycznia b. r. Mianowicie podwyższono liczbę osób, mianowanych przez ministra z 9 na 12, z których dwaj mają być zawodowi prawnicy, i trzej robotnicy kolejowi ruchu, którzy pracowali pewien czas przy konserwacyi dróg kolejowych i służyli przy pociągach.

Umotywowano powyższe rozporządzenie tem, że ponieważ wydział ma czuwać nad bezpieczeństwem robotnika i uchwalać dla niego ustawy, powinni się w nim znajdować ludzie, znający prawo i ludzie, znający praktyczną służbę. Rozszerzono również kompetencye wydziału w tym kierunku, że może przedsiębrać badanie stosunków na wszystkich kolejach zagranicznych.

W Szwajcaryi wejdzie w życie następująca ustawa, orzekająca czas pracy przy ruchu kolejowym i innych zakładach komunikacyjnych:

Art. 1. Ustawie niniejszej podlegają przedsiębiorcy kolei żelaznych i żeglugi parowej, poczta, telegraf, telefon oraz inne przez związek koncesyonowane albo przezeń w własnym zakresie prowadzone zakłady komunikacyjne.

Ustawa ta ma być zastosowaną do osób, zatrudnionych przy służbie ruchu tychże zakładów komunikacyjnych z obowiązkiem pracy przez czas zwyczajnie przyjęty.

Przepisy ustawodawstwa fabrycznego nadal zostają w mocy.

Art. 2. Rzeczywisty czas pracy urzędników, służby i robotników, nie może dziennie przenosić 11 godzin.

Jeżeli szczególne stosunki wymagać tego będą, wówczas rada związkowa zażądać może skrócenia tego czasu pracy.

Art. 3. Nieprzerwany czas spoczynku wynosić ma dla personalu maszynowego i pociągowego najmniej 10 godzin, dla reszty personalu najmniej 9 godzin, albo jeżeli mieszkania urzędowe są w pobliżu miejsca pracy, najmniej 8 godzin.

Art. 5. do pracy nocnej t. j. od 11 wieczorem do 4 rano, niewolno używać kobiet, z wyjątkiem telefonistek w stacyach centralnych.

Praca nocna winna być najmniej o 25% wyżej wynagradzana.

Art. 6. Urzędnikom, służbie i robotnikom należy wyznaczyć w ciągu roku 52 dni spoczynku, z których najmniej 17 dni przypadać muszą na niedziele.

Dzień spoczynku obejmować ma bez przerwy 32 godzin, kończyć się musi nocą i przepędzony ma być w miejscu zamieszkania.

Każdy urzędnik, służący i robotnik może żądać, aby mu w formie urlopu udzielono co roku ośm dni spoczynku bez przerwy; za czas urlopu winien każdy otrzymać pełną płacę

Art. 8. W niedziele i ośm dni świątecznych nie wolno przewozić towarów, z wyjątkiem pospiesznych przesyłek bydła.

Art. 11. Przekroczenia tych przepisów karane będą grzywnami do 500 franków, w razie powtórzenia do 1000 franków.

A u nas?... Z pobożnem westchnieniem obserwujemy te wszystkie ulepszenia za granicą i rzucamy sobie pytanie: czyż tam możebne, a u nas nie?... Ale to wina naszej niedbałości i tchórzostwa. W Szwajcaryi wszyscy kolejarze, począwszy od urzędników, a skończywszy na robotniku strekowym, należą do organizacyi, a strejk w roku 1897 dowiódł siły i potęgi tejże. To też rząd szwajcarski, nie chcąc się po raz drugi narażać na taki eksperyment, stara się wszelkiemi siłami, by ulżyć naszej ciężkiej pracy. A u nas?...

Ochrona robotników kolejowych w Anglii. Stosownie do postanowień i uchwał Komisyi dla spraw kolejowych (Railway Commission), przedłożył rząd angielskiemu parlamentowi projekt ustawy, dotyczący „ubezpieczenia przed wypadkami kolejowymi“. Railway-bill (uchwała) upoważnia ministerstwo handlu, odpowiednio do opinii komisyi królewskiej, do przedsiębrania wszelkich zarządzeń, takich np., jak przepisy o bremzach po obu stronach wagonów, nalepiania kartek, wskazujących kierunek wozu, po obu stronach, przepisy o linach parowych i powietrznych, o hamulcach przy maszynie, o dostatecznem oświetlaniu stacyi i pobocznych budynków, o znakach i sygnałach ostrzegających, o lokalach służbowych; zabezpieczenie wodociągów itp. Gdzie ministerstwo handlu spostrzeże, że z powodu nieuwagi i opieszałości towarzystw kolejowych i ich organów grozi niebezpieczeństwo zatrudnionej służbie, ma prawo natychmiast w to wkroczyć i w porozumieniu z zarządem kolei zażądać wprowadzenia wszelkich ulepszeń, przyczem

ma być dany przedsiębiorcom stosowny czas do wykonania zarządzeń. Wszystkie zarządzenia ma jednak ministerstwo ogłaszać publicznie w londyńskiej gazecie, aby interesowani mieli jak najdokładniejszy przegląd. Do wykonania każdego zarządzenia i możliwych przeciwko temu zażaleń, daje ministerstwo jednomiesięczny czas próby, po którym albo zarządzenie się znosi, albo też zaraz w życie wprowadza. Za niestosowanie się do przepisów może rząd nałożyć karę pieniężną do wysokości 50 f. st. = 500 złr., a w razie powtórnych przekroczeń — nawet do 100 f. st. = 1000 złr. a. w. dziennie.

KORESPONDENCYE.

Przemyśl. I u nas stosunki, panujące w warsztatach, nie odbiegają wcale od kolejarskiego „raju“. Naczelnik warsztatów p. Bartelmus zasługuje sobie ze wszech miar na zadowolenie ministra Witteka i idzie w swej gorliwości jeszcze dalej, niż tego okólnik p. ministra wymaga. Razem ze swymi „zaufanymi“ i adlatusami, którzy mu donoszą o wszystkiem, śledzi tych robotników, którzy chodzą na zgromadzenia i starannie ich sobie notuje. Każdego, kto tylko w jakiejkolwiek sprawie przyjdzie do niego, namawia słodkiemi słówkami, by podjął się misyi informowania go o ruchu organizacyjnym wśród kolejarzy. Jeżeli dotyczący odmawia mu tej „przysługi“, natenczas prosi, by mu dał „słowo“ i „rękę“, że nie będzie do organizacyi należał, lub się z niej wypisze. A gdy na te wybiegi dostanie od robotnika ciętą odprawę, wtedy nagle zmienia front i zaczyna grozić wstrzymaniem awansu, dekretu, podwyższenia płacy i t. p. Takich wypadków było już kilkadziesiąt. Nie zastanowi się jednak gorliwy p. Bartelmus, że naraża się na śmiech i drwiny; ci, którzy do organizacyi należeli, należą dalej, nowi zapisują się; swoim jezuickim systemem i policyjnemi środkami nie zakaże słońcu, by świeciło, t. zn. nie powstrzyma uświadomionego robotnika od obowiązku należenia do organizacyi i solidarnego działania. Bardzo często ci, którzy nawet dali „rękę“ i „słowo“, wyszedłszy z kancelaryi, przyrzeczenia te łamią, uważając je za wymuszone! Na cóż więc zmuszać robotników do kłamstwa, p. naczelniku? Przekonywujemy cię dosyć dokładnie, że twoja „zabawa“ na nic się nie zda. Robotnicy nawet nie oburzają się takiem podłem postepowaniem, bo już są na tyle silni, że się z tego — śmieją!

Ale jest jeszcze drugi ananas, który na karkach robotniczych chce zrobić karyerę. Przyszedł ze Stryja z przydomkiem „sob toruniu, sob sobe“ i w Przemyślu rozwinął kram swoich „sztuczek“. Imię jego Witkowski. Jeżeli którego z robotników przydybie, że na 2 minuty przed oznaczonym czasem myje ręce, nakłada zaraz karę 1, 2 a czasem 3 koron. Wobec siebie jednak nie jest tak skrupulatnym i gdyby dyrekcya jemu podobne kary za opuszczanie biura lub tresowanie psów w biurze chciała nałożyć, zyskałaby może niemałą sumkę. — P. Witkowski, poważny inżynier, jest przyjacielem baronów węglowych Rotszyldów, Laryszów i t. p. (winien to swojemu urodzeniu), a zapalonym wrogiem niesfornych górników. Z jakimże oburzeniem, a zarazem radością odebrał pewnemu robotnikowi listę składkową na strejk i zrobił wytoczeniem dyscyplinarki! Pozwala jednak zbierać na „bractwa“ i kolportować jezuickie szmaty.

Ale jeszcze jeden fakt. Przyłapał kiedyś robotnika na robieniu śrubki do żelazka na prywatny użytek. W lot poleciał do naczelnika ze skargą: robotnika, który śmiał robić fuszerkę, przywołano i żądano wytłumaczenia. Z zupełnym spokojem tłumaczył się robotnik, że jeżeli wolno dla p. Witkowskiego nogi do stołu toczyć, wolno werkmistrzowi Markowskiemu robić dla siebie, dlaczegoby jemu marną śrubkę zabraniano sobie dorobić. Zbaranieli wobec tego p. naczelnicy, ale, aby uratować honor władzy, postanowili oddać tę sprawę do rozpatrzenia dyrekcyi. Skompromitowany nie pierwszy raz inżynier prosi o przeniesienie, a na razie wykłada pragmatykę służbową.

I p. nadinżynierowi Eberhardowi nie wiele brakuje, aby doszedł do podobnej doskonałości, zaczyna już praktykę od brutalności.

Zaiste robotnicy mogą pogratulować kultury swym przełożonym.

Nowy Sącz. Donosiliśmy już o obchodzeniu się z robotnikami w warsztatach — i sądziliśmy że notatka nasza poskutkuje. Niestety stosunki, nie zmieniają się wcale na lepsze. Przestrzegamy zatem tych panów, którym na opinii cośkolwiek zależy, ażeby wstrzymali swoje zapędy, my bowiem bez ogródek napiętnujemy każdy fakt nieludzkiego postępowania. Władze zaś kolejowe, które tak usilnie starają się „okólnikami“, aby robotnicy kolejowi byli spokojni i spodziewali się tylko od zarządów usunięcia wszelkich krzywd, a nie sami dążyli do poprawy — może lepiejby w czynie pokazały tę pieczołowitość i zawodowym ślusarzom podwyższyły nędzną płacę 1 złr. 25 ct., przy której wobec istniejącej drożyzny i żywności i mieszkań nie sposób się utrzymać. Ale tak to się zwykle dzieje, że gdy chodzi o szykanę robotnika, cały zarząd staje w komplecie, ale gdy robotnik wystosuje jakieś żądanie, nie ma nikogo do wysłuchania tego. Robotnicy też czytają wszelkie okólniki i zawarte w nich obiecanki — z wielką rezerwą!

KRONIKA.

Zabezpieczenie robotnika na starość lub w razie kalectwa. Ze Stanisławowa donoszą nam, że maszynista Czerwiński, który dwukrotnie, bo w r. 1897 i później w r. 1898 był w czasie służby uszkodzony i dziś nie jest już zdolnym do pracy, nie otrzymał dotąd żadnej renty. Czerwińskiemu wypaliły oczy iskry z maszyny i nie dosyć, że własnym kosztem musiał się leczyć, bo w szpitalu „nie było miejsca“ dla niego, lecz dzisiaj napróżno domaga się należnego mu utrzymania. Przecież stracił zdolność do pracy przez służbę i w służbie, barbarzyństwem więc byłoby wyrzucać go „niepotrzebnego już“ na bruk. Odprawa, jaką władze kolejowe chcą dać nieszczęśliwemu, w sumie 1000 koron, nie może przecież wystarczyć na kilkuletnie utrzymanie siebie, matki staruszki i sióstr. Kolej ubezpiecza każdego swego funkcyonaryusza i kolej jest odpowiedzialną za starość jego. Możeby władze kolejowe i pełen dobrych chęci minister wglądnęły w tę gospodarkę zarządów lokalnych i nie podawały same zrozpaczonym biedakom broni samobójczej do ręki.

Jak dbają o zdrowie robotnika kolejowego. Ze Stryja piszą nam: Józef Szklarczyk, konduktor, doznał w Morszynie dnia 27-go kwietnia 1897 przy otwieraniu drzwi od wagonu osobowego silnego uderzenia, tak, że stracił przytomność. Wskutek tego wypadku uznali go lekarze dr. Papieski i dr. Czesnak niezdolnym do służby przez kilka tygodni. Szklarczyk zawiadomił o wypadku inspektora p. Heinricha w Stanisławowie.

Po wyzdrowieniu wrócił do pracy, lecz po kilku miesięcznej służbie choroba się odnowiła; Szklarczyka spensyonowano i dano mu za 11 letnią służbę nienaganną 400 koron rocznie.

Mimo, że Szklarczyk zameldował i lekarzom i swemu przełożonemu o doznanem potłuczeniu, mimo że wskutek wypadku leżał przez kilka tygodni chorym, urząd stacyjny nie doniósł o tem wcale do zakładu ubezpieczenia od wypadków. Lekarze pędzili Szklarczyka do służby przez rok od wypadku, a po roku spensyonowano go, a więc już wtedy, kiedy Szklarczyk nie mógł dochodzić swoich praw o rentę z zakładu ubezpieczenia.

To przykład, jak dbają urzędy stacyjne o zdrowie robotnika.

Drakońska kara. Do czego czasem dochodzi gburowatość urzędników kolejowych, świadczy fakt następujący. Tow. I n a s i ń s k i przeglądał listę płatniczą w kancelaryi, do czego miał zupełne prawo. Wtem przystępuje do niego asystent Wilhelm D u b o w s k i, zachowując się nie po inżyniersku, ale po szewsku, ubliżył tow. Inasińskiemu, za co otrzymał należytą odprawę. Zrobiono gwałt; „subordinationsverletzung“ brzmiało ze wszystkich ust panów urzędników i aby „powadze“ stało się zadość, skazano tow. Inasińskiego na d w a d z i e ś c i a k o r o n grzywny. Tow. Inasiński rekurował do ministeryum, ale ministeryum karę zatwierdziło.

Przyznacie panowie władcy, że karanie robotnika 20 koronami, robotnika żonatego i obarczonego rodziną, to trochę drakońska kara, należałoby mieć w takich razach więcej sumienia; ale karę taką należałoby także wymierzyć powodowi. Nie ulega bowiem wątpliwości, że p. Dubowski swojem gburowatem obejściem zajście to wywołał. Dlatego zapytujemy dyrekcyi: na jaką karę skazany został p. Dubowski, gdyż on przekroczył także przepisy pragmatyki służbowej.

Na linii Hadikfalwa-Brodina, na stacyi Falken, najechał 21 z. m. wskutek złego nastawienia zwrotnic, pociąg mięszany na dziesięć wagonów ciężarowych i trzy z nich zgruchotał, przyczem zginął palacz, a maszynista doznał ciężkiego uszkodzenia. Z podróżnych nikt nie ranny.

Ciężki wypadek kolejowy wydarzył się na kolei prywatnej Friedenshütte obok Kneuttingen (w Lotaryngii). Dwaj robotnicy, którzy wpadli pod maszynę, ponieśli śmierć na miejscu, trzech zmarło w drodze, pięciu odniosło ciężkie i lżejsze uszkodzenia. Przyczyna nieszczęścia jeszcze nie zbadana. Śledztwo toczy się.

Wieczorem, dnia 13 marca b. r. zderzył się pociąg pospieszny Cassel-Bebra l. 187 z pociągiem towarowym l. 3403. Trzech podróżnych, trzech urzędników pocztowych, prowadzący pociąg i palacz pociągu pospiesznego odniosło ciężkie rany. Cztery wagony pociągu towarowego zdruzgotane, maszyna i wagon pocztowy pospiesznego wyrzucone z szyn.

Wypadek kolejowy wskutek wylewu. W poniedziałek wykoleił się pociąg mieszany na przestrzeni Domina-Czerniowce z powodu podmycia szyn. Bremzer Berbaly odniósł ciężkie uszkodzenia, a kilka osób jest zranionych. Berbalya odwieziono do szpitala w Komotau. Wskutek zepsucia toru ruch towarowy na cztery dni wstrzymano, ruch osobowy umożliwiono przez przesiadanie się.

We Lwowie kieruje stacyą płatniczą tow. Rafalon, m. kasa chorych, ulica Lindego, który Towarzyszom ze wschodniej Galicyi udzielać będzie rad i wskazówek we wszystkich sprawach.

Towarzyszy we wszystkich gniazdach kolejarskich upraszam o współpracownictwo i donoszenie sprawdzonych i prawdziwych faktów, krzywd, jakie ich spotykają.

Następny numer wyjdzie 1 Maja.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.